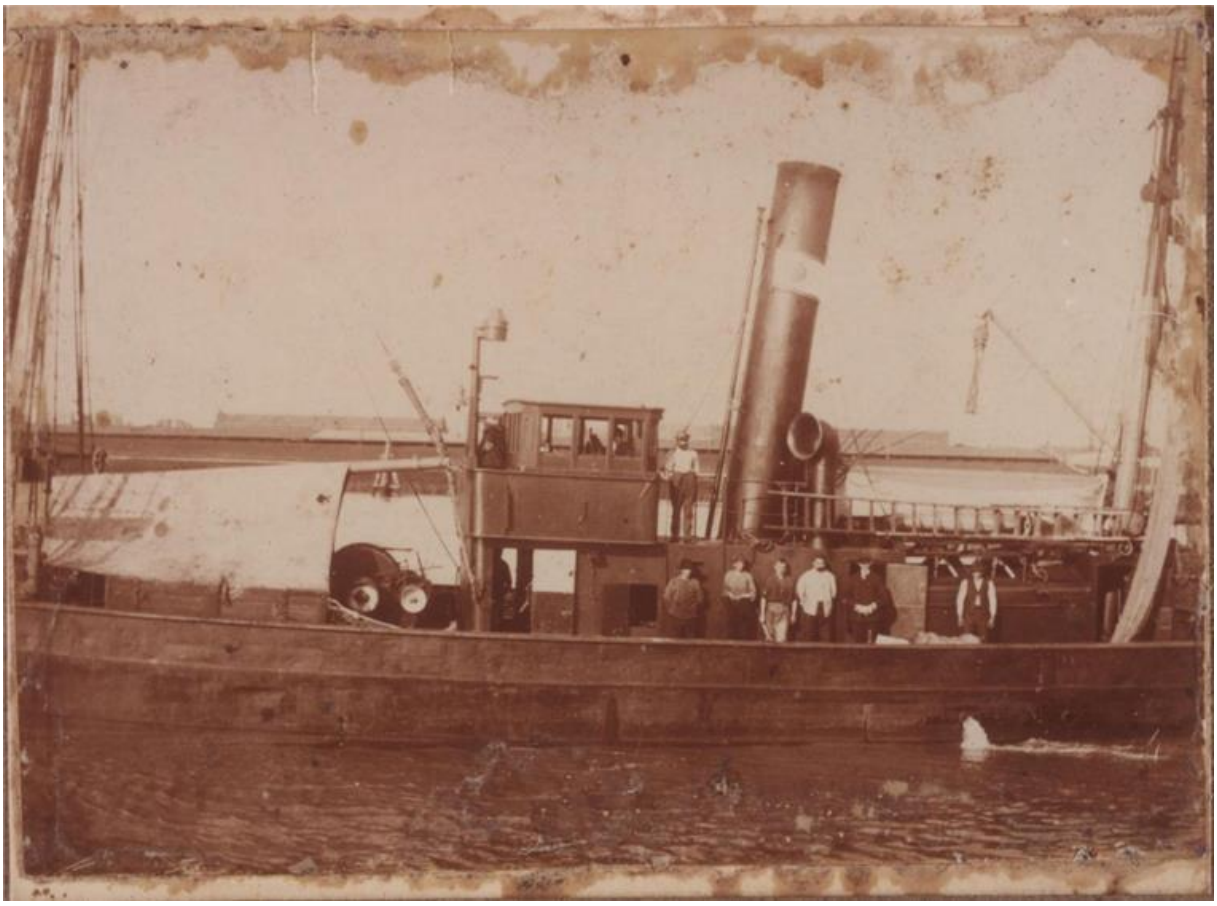
Die Weser und ihre Dampfhochseefischerei

aus HANSA, 1903

Die erfreuliche schnelle Entwickelung. welche die deutsche Dampfhochseefischerei im letzten Jahrzehnt genommen hat, ist nicht zum kleinsten Theile den günstigen Verhältnissen zu danken, die für diesen Erwerbszweig an der Weser obwalten. Abgesehen davon, dass es, um die Dampfhochseefischerei auf ihre heutige Höhe zu bringen, unternehmender Männer bedurfte, welche Kapital und Können an das damals vielfach angezweifelte neue Unternehmen setzten, und dass auch der deutsche Schiffbau sich eifrig bemühte, im Bau von Fischdampfern das Beste zu leisten, sowie dass die beiden für die Entwicklung des Fischereibetriebes so wichtigen Faktoren sich in glücklicher Vereinigung am Strande der Unterweser zusammen fanden, boten die dortigen Häfen infolge ihrer natürlichen Lage von vornherein für die Fischdampfer den günstigsten Punkt, von dem aus sie ihre Fangreisen unternehmen konnten.



Von den für die Hochseefischerei in Betracht kommende Häfen der deutschen Nordseeküste ist Geestemünde-Bremerhaven ca. 30 Seemeilen, Hamburg ca. 70 und Emden ca. 40 Seemeilen von der See entfernt. Der einzige der See um einige Meilen näher als die genannten Weserhäfen gelegene Hafen, dessen Fahrwasser und Eisenbahn-Verbindung den Bedürfnissen der Fischerei entsprochen haben würde, ist Wilhelmshaven, welches aber als Kriegshafen für den Fischhandel ein wenig günstiges Operationsfeld bildet, und dessen Hafenanlagen auch für einen solchen Verkehr nicht eingerichtet sind.

Die Reisen von und zu den Fangplätzen in der Nordsee sind demnach von den Weserhäfen aus am kürzesten. Hierneben gestatten die Tiefenverhältnisse des

Fahrwassers und die ausgezeichnete Beleuchtung desselben, dass man mit Fischdampfern die Häfen jederzeit erreichen kann. Ein anderer Umstand, der für die Dampfhochseefischerei die allergrößte Bedeutung hat, ist der, dass die Weser von allen Revieren der deutschen Bucht und der Nordsee das letzte Gewässer ist, das in strengen Wintern durch Treibeis unpassirbar wird, und dass namentlich auch die Einfahrten zu den Häfen am wenigsten durch Eis blockirt werden.

Die Ursache hierzu ist die örtliche Lage des Fahrwassers und der Häfen. Bei strenger Kälte herrschen an der Nordseeküste meist immer östliche Winde, und diese setzen das Treibeis in der Weser nach der Westseite hinüber, wo neben der Fahrrinne ausgedehnte Wattenflächen dasselbe aufnehmen, so dass namentlich bei Hochwasser im Fahrwasser wenig oder kein Eis bleibt. Die Einfahrten der an der Ostseite des Stromes gelegenen Häfen werden ebenso wie das Fahrwasser durch östlichen Wind von Treibeis freigehalten, während die Einfahrten von Cuxhaven und Wilhelmshaven, weil, an der Westseite der Reviere liegend, oft durch Eis für Fischdampfer unpassirbar werden, Hamburg und Emden unter Umständen überhaupt nicht zu erreichen sind. Setzt zu solchen Zeiten westlicher Wind ein, der das Treibeis in das Fahrwasser und vor die Häfen der Weser schiebt, so ist er fast regelmäßig von Tauwetter begleitet und in einigen Ebbetiden ist dann das Eis verschwunden. In allen mit Eisgang verbundenen Wintern kommt es vor, dass Fischdampfer, welche andere Reviere durch Eis blockiert finden, in die Weser einlaufen.

Fischerei-Inspektor Fried. Wilh. Duge

Da bei dem heutigen Stande des Fischhandels aber die Wintersaison die ertragreichste für die Dampfer ist, so wird es für dieselben von größter Wichtigkeit sein, gerade in dieser Zeit ungehindert ihre Fänge rechtzeitig an den Markt bringen zu können, ohne im Revier durch Eis einen längeren Aufenthalt erleiden zu müssen, wodurch ihnen hei den stets schwankenden Preisen ein oft nicht unbedeutender Verlust erwächst.

Es bietet so der Weserstrom unter allen Umständen die möglichst günstige Gelegenheit zur Erreichung eines sicheren Hafens, in welchem der Fischhandel in Blüthe steht und dem Fischer Gelegenheit gegeben ist, in kürzester Zeit seine Ladung zu landen, die Ausrüstung zu vollenden und eine neue Reise anzutreten.

Da bei keinem Betriebe mehr als bei der Dampfhochseefischerei das Sprichwort „Time is money“ gilt, ist das in den meisten Fällen mit Aufenthalt verbundene Passiren von Schleusen für Fischdampfer ein störendes Hindernis, welches zuweilen einen Zeitverlust von mehreren Stunden, ja selbst den Verlust eines ganzen Tages verursacht. Eine erhöhte Bedeutung erhält die Möglichkeit des jederzeitigen freien Ein- und Auslaufens im Winter, wenn die Navigirung durch Treibeis erschwert wird, und es wohl möglich ist, am Tage ohne Gefahr in See zu gehen, während dies bei Nacht und dem dann häufig eintretenden unsichtigen Wetter bedenklich wird. Ein Dampfer,

der jederzeit ungehindert den Hafen verlassen kann, wird sich unter solchen Verhältnissen so einrichten, dass er vor Dunkelwerden die See oder doch freies Fahrwasser erreicht, indes ein an die Schleusenzeit gebundener Kapitän, der erst später den Hafen verlassen kann, seine Abfahrt aus Rücksicht auf die Sicherheit seines Fahrzeuges bis auf den nächsten Morgen verschieben muss.

Bei dem im Bau begriffenen neuen Fischereihafen hat auch die königlich- preussische Regierung dieser besonderen Anforderung Rechnung getragen, indem sie die Herstellung eines sog. Tidehafens angeordnet hat. Derselbe wird nicht mit Schleusen versehen, sondern die Tideströmungen haben ungehinderten Zutritt, und erhält er eine solche Tiefe, dass Fischdampfer mit jedem Wasserstand ein- und auslaufen können. Wie diese, so werden auch manche andere Erfahrungen, welche man im Laufe der Jahre bezüglich des Fischereiverkehrs gemacht hat, an dem neuen Hafen Berücksichtigung finden und lässt sich bei dem der Hochseefischerei von Seiten der Regierung entgegengebrachten großen Interesse hoffen, dass in kurzer Zeit eine den Bedürfnissen der Neuzeit vollkommen entsprechende Hafenanlage für Fischereifahrzeuge fertig gestellt sein wird, welche im Stande ist, die ganze deutsche Fischerflotte der Nordsee aufzunehmen, und die eine weitere Vermehrung derselben nach sich ziehen wird.

Den günstigen Fahrwasser-, Markt- und sonstigen Verhältnissen stehen die Schiffbau-Anstalten an der Unterweser ebenbürtig zur Seite. Dieselben bieten die beste Gelegenheit zur Ausführung von Neubauten und Reparaturen. Den Bau von Fischdampfern haben die Werften zu ihrer Spezialität gemacht, und welch guten Erfolg sie damit gemacht haben, erhellt aus der Thatsache, dass von den 63 in Betrieb befindlichen deutschen Fischdampfern 38 an der Unterweser gebaut sind. Selbst ausländische Firmen hatten hier gebaute Dampfer gekauft resp. Neubauten in Auftrag gegeben. Ebenso wie der Schiffbau haben sich auch andere Betriebe, den Anforderungen entsprechend ausgebildet. So stehen heute beispielsweise die Fabrikation von Dampfwinden, des hauptsächlichsten Theiles eines Fischdampfers, die Netz- und Stahltauwerk-Fabrikation, sowie die Anlagen zur Eisgewinnung auf einer vor 10 Jahren noch undenkbaren Höhe.

Möge es den fortgesetzten Bemühungen der Fischhändler gelingen, den Consum an Seefischen immer mehr zu vergrößern, und der Hochseefischerei dadurch Gelegenheit gegeben werden, ihren Betrieb auszudehnen, um zum Segen des deutschen Volkes dem deutschen Meere einen noch grösseren Theil seines unermesslichen Reichthums an einem Nahrungsmittel abzugewinnen, dessen Güte allgemein geschätzt wird und zu dessen Erhaltung wir ohne Aufwendung von Kosten und Arbeitskraft nur durch Ausübung einer vernünftigen Ausbeutung beizutragen brauchen; mögen ferner die Bestrebungen des Staates und jedes Einzelnen, die zu solchen Zwecken gemacht werden, vom besten Erfolge gekrönt werden.